Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 34

ЗАДНИЙ МОСТ ВАЗ-2101

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00034

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 34, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 8900 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 07.02.2019.
Дата выхода в свет: 25.04.2019.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 8 © TASS;
Стр. 7 (вверху) © О. Иванов;
Стр. 7 (внизу) © Stock Adobe;
Стр. 9, 10 (вверху), 11 (вверху, внизу) © РИА Новости;
Стр. 10 (внизу) © частная коллекция;
Стр. 11 (в середине) © фотобанк Лори.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка и установка левого заднего колеса

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Задний мост ВАЗ-2101

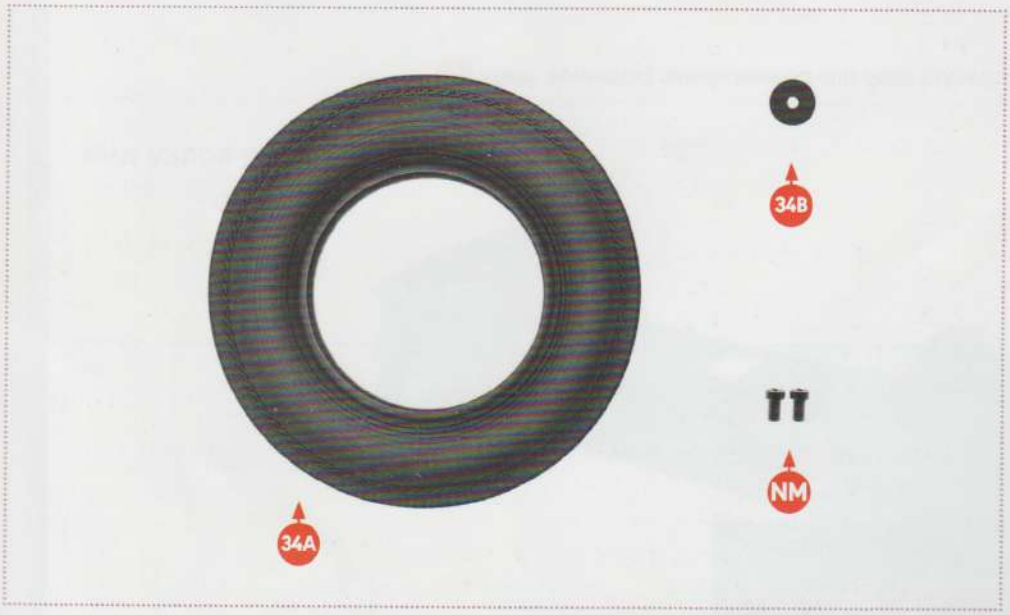
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Горьковский автомобильный завод

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

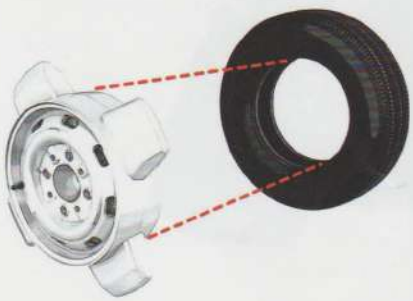
Сборка и установка левого заднего колеса

С помощью деталей, полученных с этим номером, закончите собирать левое заднее колесо и установите его на вашу модель.

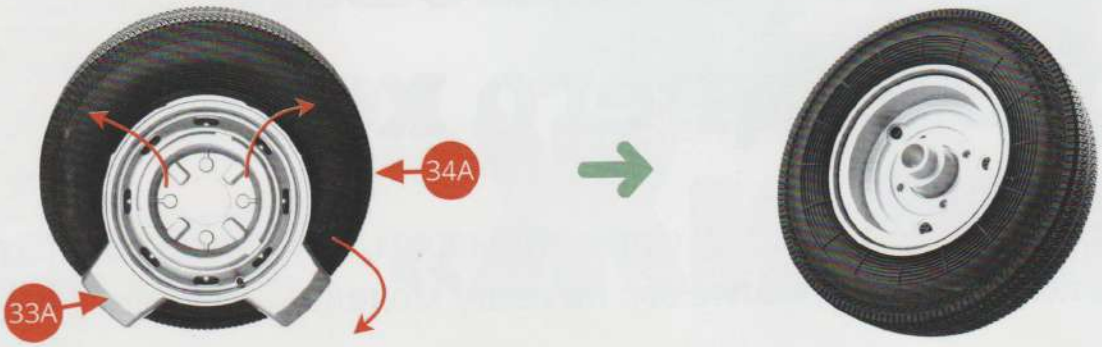


- 34A Шина
- 34B Шайба
- NM Винт M2,3 × 4 мм (2 шт.)

Схемы сборки

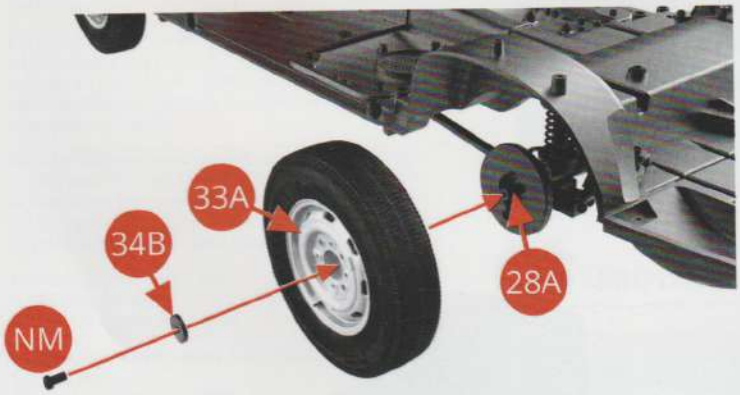


1



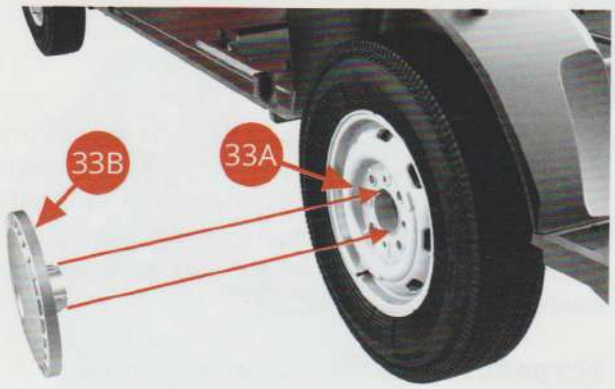
Погрузите шину 34A на пару минут в горячую воду для размягчения. Наденьте шину 34A на наружный колесный диск 33A.

2



Установите ступицу наружного колесного диска 33A на ось балки заднего моста 28A и закрепите винтом NM через шайбу 34B.

3



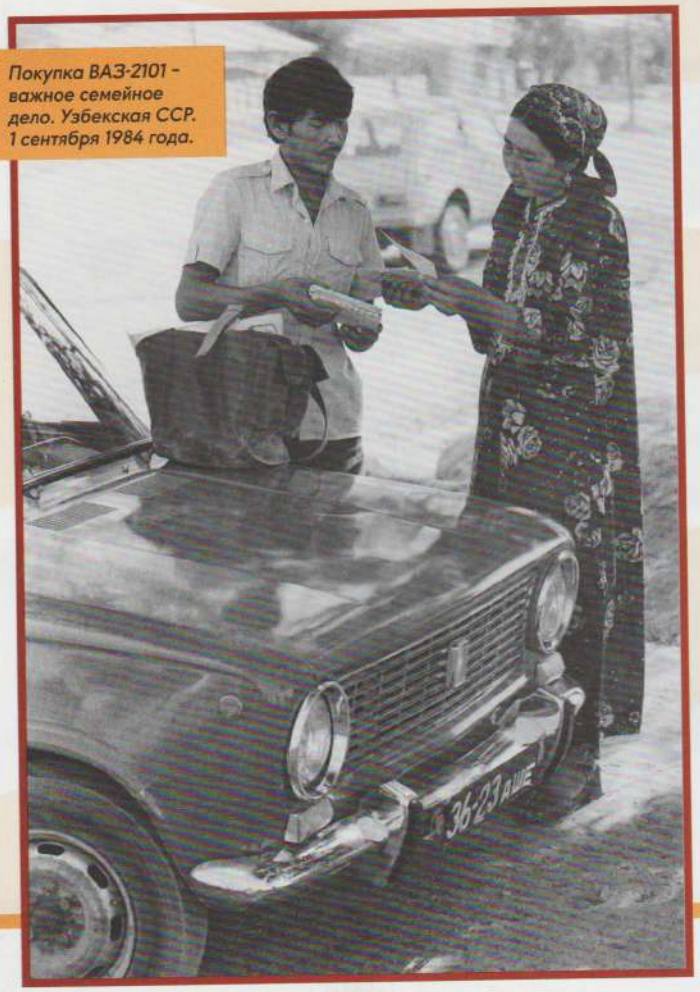
Установите декоративный колпак 33B на наружный колесный диск 33A.

Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Задний мост ВАЗ-2101

Задний мост автомобиля ВАЗ-2101 является ведущим. Он предназначен для увеличения крутящего момента и передачи его под углом 90° от карданной передачи к ведущим колесам. Задний мост состоит из двух главных деталей: пустотелой балки и картера редуктора заднего моста.



Покупка ВАЗ-2101 – важное семейное дело. Узбекская ССР. 1 сентября 1984 года.

Балка заднего моста воспринимает часть массы автомобиля и возникающий при движении реактивный момент, а при торможении – тормозной момент. Через балку заднего моста от ведущих колес передаются на кузов толкающие (тяговые) усилия, обеспечивающие движение автомобиля.

Устройство балки заднего моста

Колея задних колес автомобилей ВАЗ-2101 и ВАЗ-21011 составляет 1304 и 1305 мм соответственно, а колея задних колес ВАЗ-2103 и ВАЗ-2102 составляет 1321 мм, при этом балки задних мостов всех перечисленных автомобилей взаимозаменяемы. Колея задних мостов увеличилась за счет применения дисков колес с более широким ободом, который предназначен под усиленные шины и смещен наружу относительно диска колеса.

Балка заднего моста отштампована из листовой стали толщиной 3,5 мм и сварена двумя продольными швами из двух половин. К наружным концам балки приварены два стальных кованых фланца, которые служат опорами для правой и левой ведущих полуосей. Во фланцах выточены гнезда для сальников и подшипников полуосей и выполнены отверстия для болтов крепления щитов задних тормозов. В средней расширенной части балки заднего моста устанавливается главная передача, смонтированная в литом картере, который изготавливается из чугуна. Поэтому передняя часть балки имеет обработанную поверхность, к которой крепится картер редуктора заднего моста. Сзади к балке приварена крышка, которая закрывает задний мост. В крышке имеется маслоналивное (оно же контрольное) отверстие, закрываемое пробкой. В нижней части балки имеется отверстие для слива масла, также закрывающееся пробкой. Для вентиляции картера заднего моста сверху на балке установлен сапун, что исключает повышение давления внутри картера заднего моста от нагрева смазки во время работы. Чтобы защитить внутреннюю полость картера заднего моста от проникания пыли и грязи через сапун, на балках заднего моста также применяются сапуны с клапанами и пружиной. Клапан сапуна открывается при нагреве и повышении давления в балке заднего моста, при этом внутреннее пространство сообщается с атмосферой,

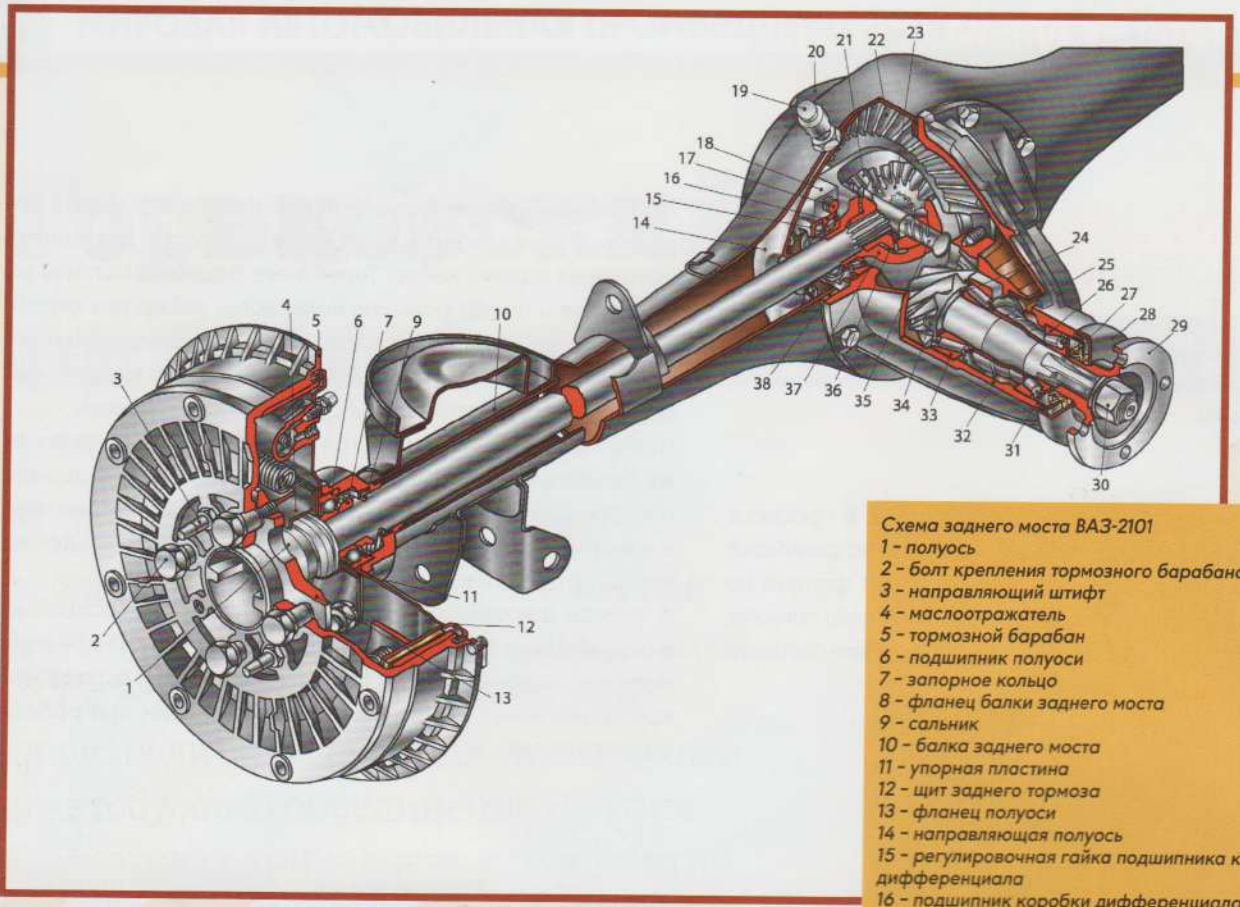


Схема заднего моста ВАЗ-2101
1 – полуось
2 – болт крепления тормозного барабана и колеса
3 – направляющий штифт
4 – маслоотражатель
5 – тормозной барабан
6 – подшипник полуоси
7 – запорное кольцо
8 – фланец балки заднего моста
9 – сальник
10 – балка заднего моста
11 – упорная пластина
12 – щит заднего тормоза
13 – фланец полуоси
14 – направляющая полуось
15 – регулировочная гайка подшипника коробки дифференциала
16 – подшипник коробки дифференциала
17 – болт крепления крышки подшипника
18 – крышка подшипника коробки дифференциала
19 – сапун
20 – крышка балки
21 – сателлит дифференциала
22 – ведомая шестерня главной передачи
23 – шестерня полуоси
24 – регулировочное кольцо ведущей шестерни
25 – распорная втулка
26 – передний подшипник ведущей шестерни
27 – сальник
28 – грязеотражатель
29 – фланец крепления карданного вала
30 – гайка крепления фланца
31 – маслоотражатель
32 – картер редуктора заднего моста
33 – задний подшипник ведущей шестерни
34 – ведущая шестерня главной передачи
35 – ось сателлитов
36 – опорная регулировочная шайба шестерни полуоси
37 – коробка дифференциала
38 – прокладка картера редуктора заднего моста

а проникание пыли и грязи в картер исключается в связи с повышенным давлением воздуха и паров масла в картере.

По краям балки слева и справа приварены нижние опорные чашки для пружин подвески, кронштейны для крепления верхней реактивной штанги и для крепления нижней реактивной штанги, а также амортизаторов подвески.

Устройство полуосей

Силовая передача заднего моста состоит из главной передачи, механизма дифференциала и полуосей. На автомобиле ВАЗ-2101 применяются полуоси полуразгруженного типа. Они крепятся фланцами к дискам ведущих колес четырьмя болтами и к установленным между дисками колес и фланцами на двух направляющих штифтах тормозным барабанам. Надежное соединение полуоси с диском колеса и тормозным барабаном обеспечивается затяжкой болтов с приложением момента в 0,7 Нм. При этом они своими конусными заплечиками плотно прижимаются к диску колеса. Наружный конец полуоси опирается на шариковый подшипник, который зажат на полуоси между буртиком и напрессованным запорным кольцом. Наружное кольцо подшипника полуоси находится в гнезде фланца.

На шлицы внутреннего конца полуоси надета коническая шестерня дифференциала. Полуось установлена цилиндрическими поясками в гнезда коробки дифференциала. Ведущие полуоси изготавливаются из горячекатаной высококачественной стали марки 33,

Развитие личного автотранспорта в СССР в большой степени происходило за счет выпуска продукции ВАЗа.

Диск колеса

Диск колеса отштампован из листовой стали толщиной 3,5 мм. По окружности он приварен к стальному ободу специального профиля, предназначенному для установки шин.

которая подвергается индукционной закалке. В процессе работы полуоси передают крутящий момент и воспринимают тормозной момент. Кроме того, на участке от фланца до подшипника, на который опирается наружный конец полуоси, полуось нагружается передачей массы автомобиля, тягового усилия и возникающих на колесах боковых сил. Для облегчения установки полуосей внутри балки заднего моста приварены направляющие полуосей.

На наружный конец полуоси насаживается тормозной барабан, в котором есть резьбовые отверстия для болтов крепления задних колес. Тормозные барабаны отлиты из алюминия и имеют большое количество ребер для охлаждения и окна для проверки зазоров между колодками и барабаном. С целью повышения износостойкости тормозных барабанов они изготовлены с чугунными вставками.

Чтобы масло из балки заднего моста не прошло к тормозному механизму колеса, в гнездо фланца установлен сальник полуоси. Для этой же цели предназначены маслоотражатель и канавки на конце полуоси, препятствующие прохождению масла при повреждении сальника.

В случае деформации балки заднего моста (особенно в результате аварии), деформации и недопустимом биении полуосей, повреждения подшипников полуосей и ослабления крепления колес возникает повышенный шум при работе заднего моста.

Автосервисный центр для обслуживания советских легковых автомобилей в Софии. Народная Республика Болгария. 1 марта 1979 года.

Горьковский автомобильный завод

Горьковский автомобильный завод – легендарная стройка первой пятилетки, символ индустриализации СССР – это крупнейший в России производитель грузовых автомобилей и автобусов. В объединение «Группа ГАЗ» входит тринадцать предприятий в восьми регионах России.

100-тысячный автомобиль Горьковский автозавод подарил Григорию (Серго) Орджоникидзе, наркому тяжелой промышленности СССР. 1935 год.

Митинг строителей Нижегородского автомобильного завода (НАЗ). 1930 год.

Решение о создании мощного автомобилестроительного предприятия с ежегодным выпуском 100-120 тыс. машин было принято ВСНХ СССР 4 марта 1929 года. Местом для строительства был утвержден Нижний Новгород. 31 мая 1929 года ВСНХ заключил соглашение о сотрудничестве и технической помощи сроком на 9 лет с американским концерном «Форд Мотор Компани» (Ford Motor Company).

Становление предприятия

Первый грузовик сошел с конвейера 29 января 1932 года и носил марку НАЗ-АА (НАЗ – Нижегородский автомобильный завод). Но эта марка сохранялась лишь до 7 октября 1932 года, когда город был переименован в Горький, а предприятие стало именоваться ГАЗ. В конце 1932 года началось производство первого легкового автомобиля ГАЗ-А. В 1935 году заводу было присвоено имя В. М. Молотова. Он получил аббревиатуру ЗИМ, а вся его продукция до 1957 года официально имела в обозначениях букву «М» («Молотовец»).

К началу Великой Отечественной войны предприятие выпускало 68,3 % всех советских автомобилей. Всего за это время было освоено производство семнадцати моделей автомобилей и их модификаций. Среди них: легковой автомобиль ГАЗ-А (начало выпуска – декабрь 1932 года), автобус ГАЗ-03-30 (с 1933 года), грузовик ГАЗ-ААА (с конца 1934 года), санитарный автобус ГАЗ-55 (с 1937 года), пикап ГАЗ-4 и др. До начала войны ГАЗ стал лидером советского автомобилестроения, выпустив в общей сложности 450 тыс. единиц транспортных средств.

ГАЗ-А во время 5000-километрового автопробега Горький-Памир-Москва-Горький. Туркменская ССР. 1936 год.

Экзамен на зрелость

Во время Великой Отечественной войны завод был переориентирован на выпуск военной продукции. Он 25 раз подвергался разрушительным авианалетам немецкой авиации, в ходе которых были повреждены и разрушены полсотни производственных корпусов, 9000 м конвейерных линий, около 6000 единиц производственного оборудования. Нужно отметить, что ассортимент выпускаемой продукции был обширен: вездеходы ГАЗ-64 и ГАЗ-67, бронемашины БА-64, легкие танки Т-60 и Т-70, грузовой автотранспорт, самоходные орудия СУ-76М и другая военная техника. За все годы войны предприятием было выпущено: автомобилей – 176 221, танков – 12 000, более 9 000 самоходных установок, минометов – 24 000, автомобильных двигателей – 232 000, снарядов для гвардейского миномета «Катюша» – 30 000. Правительство Советского Союза высоко оценило вклад предприятия в дело победы над фашистской Германией, наградив его орденами Красного Знамени, Ленина и Отечественной войны I степени.

Уже в первые послевоенные годы завод полностью обновил выпускаемый им модельный ряд как грузовых, так и легковых автомобилей. В январе 1946 года начался массовый выпуск грузовика ГАЗ-51 и легкового автомобиля ГАЗ М-20 «Победа», в 1950-м – автомобиля большого класса ГАЗ-12 (ЗИМ). В 1953 году вместо внедорожника ГАЗ-67 на поток был поставлен ГАЗ-69. Ну а в 1959 году из ворот завода вышли знаменитые «Волга» и «Чайка».

ГАЗ-АА – знаменитая «полуторка» – имел грузоподъемность полторы тонны.

В период застоя

С начала 1960-х и до середины 1970-х годов завод параллельно с выпуском автомобилей подвергался постепенному обновлению, реконструкции и расширению.

В 1960-е годы завод выпустил целую гамму грузовых автомобилей третьего поколения, таких как ГАЗ-52, ГАЗ-53, ГАЗ-66 и их разновидности. В 1970 году в массовое производство был запущен автомобиль «Волга» ГАЗ-24. На базе головного предприятия и заводов-филиалов 24 августа 1970 года было образовано производственное объединение «АвтоГАЗ», которое уже на следующий год было переименовано в производственное объединение «ГАЗ», в составе которого насчитывалось 11 заводов.
В 1981 году был выпущен уже десятимиллионный ГАЗ. Но последующее десятилетие оказалось для ГАЗа не слишком удачным. Если еще несколько перспективных грузовиков ГАЗ выпустить смог (например, ГАЗ-3307 и ГАЗ-3309), то с легковыми автомобилями все обстояло не так хорошо: «Волгу» не могли спасти никакие обновления.

Группа ГАЗ

Как и большинство заводов, после распада СССР предприятие переживало далеко не самые лучшие времена. Однако выпущенный в июле 1994 года малотоннажный грузовик «ГАЗель» оказался настолько популярен и востребован в среде малого и среднего бизнеса, что позволил предприятию не только пережить кризисный период, но и обеспечил неплохие перспективы развития.
В 2001 году завод вошел в состав холдинга «РусПромАвто», который, в свою очередь, в 2005 году был преобразован в холдинг «Группа ГАЗ». С тех пор завод ГАЗ является головным предприятием холдинга. Сегодня на всех предприятиях холдинга (включая смежные отрасли) работают около 400 тыс. человек. Холдинг объединяет производство 100 % всех отечественных переднемоторных автобусов, 74 % легких коммерческих автомобилей и 38 % дизельных двигателей. Продукция «Группы ГАЗ» экспортируется в 51 страну мира.

Автомобиль ГАЗ 24 «Волга» выпускался с 1967 по 1985 год. Фотография 2017 года.

Бортовой автомобиль «ГАЗель Next», выпуск 2015 года.

Автомобили будущего

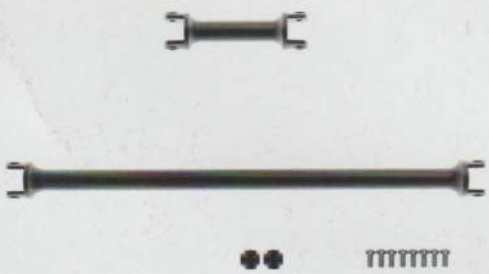
Сейчас, помимо автомобиля «ГАЗель Бизнес», основу производственной линейки ГАЗа составляют «ГАЗель Next» и «ГАЗон Next», выпускающиеся во множестве модификаций. Совершенствование этих автомобилей продолжается.

Фронтовые ГАЗ-67 тянут по дороге артиллерийские орудия. 1943 год.

В НОМЕРЕ 35

- СБОРКА КАРДАННОГО ВАЛА
- «ЛЕНД РОВЕР»: УДАР ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ПЕРЕДНИЙ КАРДАННЫЙ ВАЛ
- ЗАДНИЙ КАРДАННЫЙ ВАЛ
- КРЕСТОВИНЫ КАРДАННОГО ВАЛА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотография не служит для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!